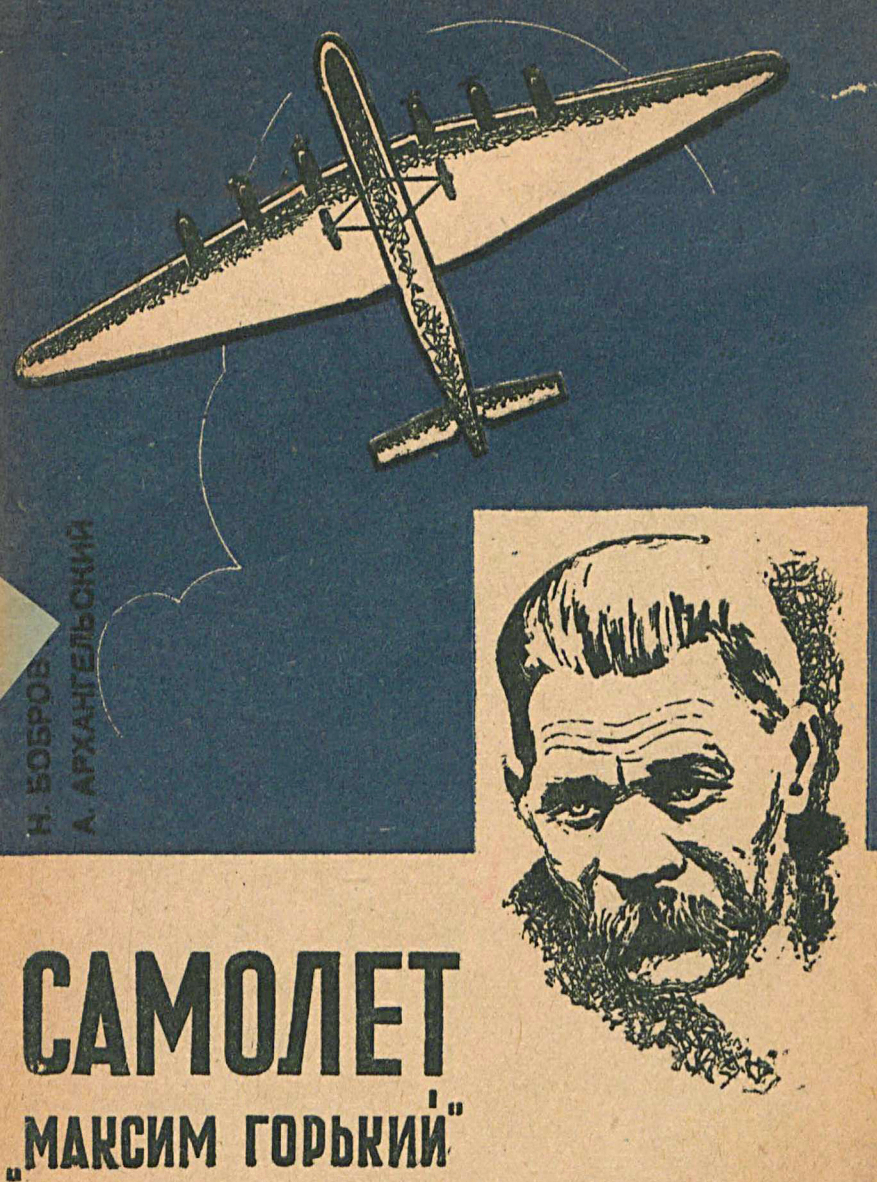


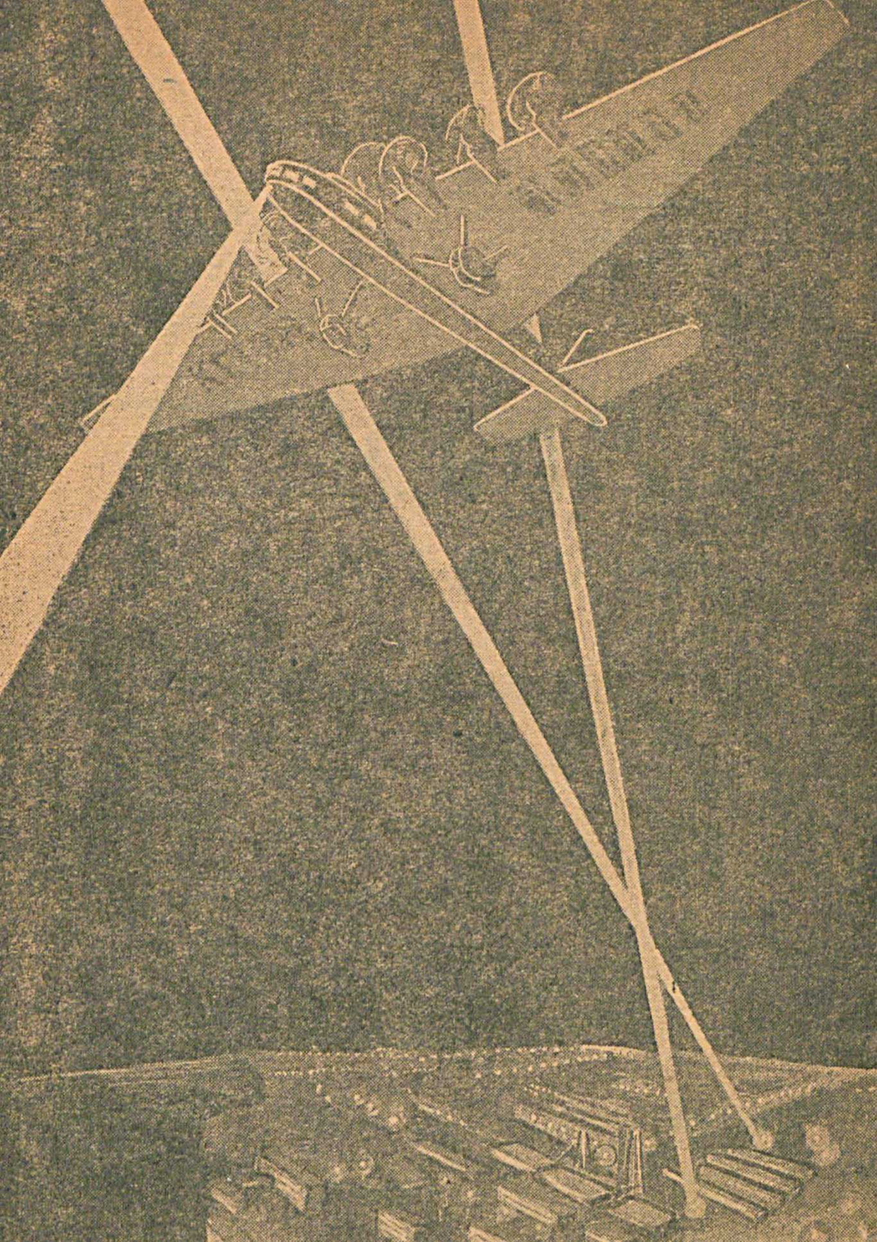
ПРОФИЗДАТ 1933

Н. БОБРОВ и А. АРХАНГЕЛЬСКИЙ

САМОЛЕТ „МАКСИМ ГОРЬКИЙ“

ПРОФИЗДАТ

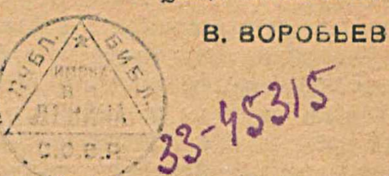
МОСКВА 1933



СБОРНИК ВЫПУЩЕН ПО ПОСТАНОВЛЕНИЮ ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОМИССИИ ГУАП ПО ПРОВЕДЕНИЮ ДНЯ АВИАЦИИ — 18 АВГУСТА 1933 г., ПОД РЕДАКЦИЕЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ЛИТЕРАТУРНОЙ КОМИССИИ С. СТОКЛИЦКОГО

Отв. секретарь
Центр. комиссии ГУАП

В. ВОРОБЬЕВ



ПРЕДИСЛОВИЕ

От ползущего длинного товарного состава «максима», битком-набитого российским мужиком-переселенцем, тупым и забитым в своей безысходности, до совершенного в своих формах быстрокрылого самолета «Максим Горький» над молодой, радостной Советской страной.

От колымаги с хромой лошаденкой до исключительного инженерного сооружения в 6 тысяч лошадиных сил, сходящих с винтов гиганта «Максима».

Это ли не путь нашего развития, путь победы страны социализма?

Создать и построить такой самолет, выпустить его затем в больших сериях под силу только такой мощной авиапромышленности, которая создана нами в течение первой пятилетки.

Ее новые, с новейшей техникой заводы-гиганты могут освоить производство таких самолетов, начиная от заклепки и кончая тысячесильным мотором. Притом полностью из наших материалов.

Иметь такую промышленность может только страна, идущая по пути хозяйственного и культурного расцвета и достигшая высокого общего уровня техники и технической культуры.

Эта страна — Советский союз, создавший в течение первой пятилетки металлургическую и машиностроительную промышленность.

Только на базе индустриализации страны оказалось возможным создать мощный воздушный флот и его базу — авиапромышленность.

Общий расцвет культуры и техники в Советской стране обеспечил рост талантливейших инженеров, создающих такие высокие образцы инженерного искусства, как самолет «Максим Горький».

Благодаря исключительной любви трудящихся к своей авиации, энтузиазму работников авиации, работников литературы и прессы, представителей всех областей советской общественности стало возможным в короткие сроки обеспечить выпуск самолета-гиганта имени любимого пролетарского писателя. Об этом журналист и писатель т. Бобров и ведущий инженер самолета т. Архангельский рассказывают в этой брошюре, которую мы выпускаем к первому дню авиации — 18-му августа.

С. Стоклицкий.

По бескрайним равнинам и нагорьям Российской империи мчались скорые и курьерские поезда. Мерно подрагивали желтые и синие вагоны. В уютных купе знатные и богатые путешественники покачивались на мягких пружинных диванах, курили душистые сигары, из шагреневых саквояжей вынимали завернутые в пергамент бутерброды и сытые, самодовольные, засыпали средь дня под дробный и монотонный стук колес.

Ночью три ярких глаза паровоза тревожно всматривались в густую, липкую темноту. На рассвете в голубом тумане длинной цепочкой мелькали телеграфные столбы. Чахлые полоски земли кружились вокруг поезда — и казалось, нет краю и конца унылым полям и безысходной степной тоске.

Узкое полотно перерезало деревеньки и села. С диким грохотом пролетал курьерский мимо сгорбленных, крытых соломой лачуг. Неугомонный, мчался он уже по новым просторам, нарушая своим грохотом вековую дремучую тишину.

И тогда безразличным взором смотрели нетерпеливые пассажиры на станционные здания и покосившиеся изгороди. Барышни, высунув из окон головки, изящно махали ручками пасущимся на лугу коровам, жеребятам, мужичкам и бабам, одетым в домотканные сермяги. Кругом крутила пыль, гудел ветер, ржали табуны стреноженных лошадей... Мгновение — и вот уже легла огромная степь между поездом и мужичками в пыльных сермягах.

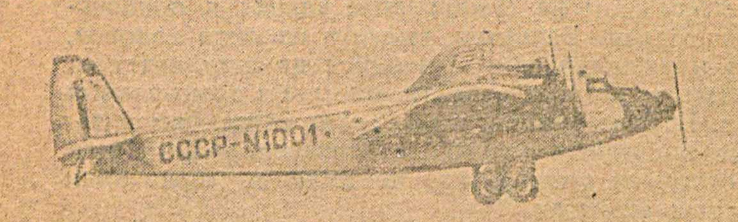
И снова наступала ночь. И снова озарялись мягким электрическим светом желтые и синие вагоны. И раздраженные скучным пейзажем пассажиры нетерпеливо ждали появления новых шумных городов.

...И был другой мир...

По бескрайним равнинам и нагорьям Российской империи тянулись товаро-пассажирские эшелоны. Скрипели и лязгали буфера теплушек. На грязных нарах качались голодные люди, впотьмах крутили козьи ножки, и глаза у них слезились от махорочного дыма и дорожной тоски. Из тряпичных узлов вытряхивали последние крохи, хлебали кипяток из жестяных кружек и с горькой думой на сердце засыпали средь дня под дробный и монотонный стук колес.

«Максимка» на поворотах извивался длинной красной змеей: кряхтел, как старик, на крутых под'емах и, выбившись из сил, останавливался ночью в поле. И тогда выпрыгивали из телячьих вагонов сонные парни, старухи творили молитву, детишки плакали, матери с руганью укачивали ребят. Детские крики усиливались, тонули в мужичьем храпе, в звуках гармоники да в отдаленном ржаньи лошадей.

И снова наступало утро. «Максимка» полз по степи. За хатками расстилались поля, леса, овраги... А за полями и оврагами далеко-далеко от дорог и путей городов и станций раскидывались опять села и деревеньки, и казалось, что спят они непробудным сном.



АНТ—14 „Правда"

**
*

У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь.

СТАЛИН.

Пятнадцать лет... Неузнаваемой стала старая Россия. Там, где в болотных зарослях свистел ветер, ныне легли прямые, как стрелы, дороги. Реки потекли искрами электроэнергии. Загудели мощные теплоходы. Торжественную тишину дремучих тундр нарушил гул пропеллера. Отошла в далекое прошлое вековая тишина...

Какой смелый скачок вперед! Жители отдаленных пунктов Союза увидели самолет раньше паровоза. Десять лет существует советская авиация, всего лишь десять лет, — но какая чудесная молодость!

От Москвы в разные концы разбежались воздушные трассы. Могучая трасса протяжением в семь с половиной тысяч километров перерезала Сибирь, связав Западную Европу с Азией и Дальним Востоком. От главных магистралей помчались отростки на север и юг, восток и запад. Одна линия стремительно побежала в Обдорск, у Полярного круга. Другая круто спустилась к Дюшамбе. Третья свернула от Транссибирской магистрали вдоль реки Лены на Якутск. Четвертая от Ташкента разбросала пучки на знойный Нарджуй и Ташауз. Пятая через Термез побежала навстречу Афганистану. Шестая устремилась на Сахалин. Седьмая — на Тифлис.

И вот над бескрайними равнинами и нагорьями Страны советов помчались в разные концы быстрокрылые самолеты. Внизу россыпью огней засверкали обновленные и вновь выросшие города. И уже по-иному поют их фабричные гудки, трубя всему миру песнь о величайших победах пролетариата, о его победе и над воздушной стихией.

Каждый день, каждый час на огромном пространстве одной шестой земного шара кипит созидательная и бурная работа по аэрофикации страны.

Был год 1921. Тогда впервые в Союзе произвели посев риса с самолета на площади в 73 га. В 1933 г. намечено произвести аэросев различных сельскохозяйственных культур на площади в 300 тыс. га. Советская сельскохозяйственная авиация уже завоевала первое место в мире.

Давно ли к облакам Советского союза взвились первые стальные ласточки — первенцы мощных воздушных кораблей!

Давно ли плыли вслепую суда в поисках тюленей, пробивая при помощи ледоколов тяжелые ледяные горы и лавируя в узких протоках чистой воды! Как часто долгие и трудные скитания кончались поимкой лишь небольшого звериного стада!

Как трудно бороться с грызунами и саранчей — вредителями сельского хозяйства, и как много помогает в этом самолет! Как легко заснять с самолета план громадных земельных просторов, городов, гор, степей и долин!

А давно ли советские самолеты перевозили за год только сотню-другую пассажиров?

Советская авиация победоносно штурмует облака.

Если в 1932 г. наши самолеты перебросили десятки тысяч пассажиров, сотни тонн почты и грузов, провели борьбу с вредителями сельского хозяйства над просторами сотен тысяч га или засняли способом аэрофотос'емки сотни тысяч квадратных километров, то завтра-послезавтра будут летать тысячи самолетов, перебрасывающих миллионы пассажиров, сотни тысяч тонн почты и миллионы тонн грузов, заснимут миллионы квадратных километров территории, обработают десятки миллионов га полей и лесов. Доставлять самолетом газетные матрицы, литературу, препараты для научных институтов, заниматься разводкой зверя и разведением рыбы. Тушить лесные пожары. Открывать новые земли. Самолет оказывает великую услугу в борьбе с природой за великое будущее трудового человечества.

Пролетарии Страны советов поставили своей задачей летать круглый год, круглые сутки, в туман и непогоду, строго по расписанию. Через каждые двадцать-тридцать километров должны стоять световые маяки. Летчики все время будут видеть их огни. Вылетев из Москвы, через 36 часов он достигнет Иркутска. Через 20 часов после Иркутска — во Владивостоке. В двое с половиной суток покрыт путь в 7½ тысяч километров над степями, горами, реками и дремучей тайгой... 12 дней экспрессом...

Так будет. Так почти уже есть.

Пройдет три-четыре года, и Страна советов превратится в территорию, самую насыщенную в мире аэродромами, станциями, аэроклубами, радиомаяками, разбросанными в городах, совхозах, колхозах.

Мы — свидетели величайшего события: авиация становится массовым средством транспорта и связи.

Над огромной страной взамен тоскливых гудков товарно-пассажирских эшелонов ныне несется мощный гул быстрокрылых, бесстрашных птиц... Не будет скоро на земле советской уголка такого, куда бы не долетело это радостное гуденье.

***

Заря не заходит на небосклоне Советского союза, раскинувшегося от границ Польши до берегов Тихого океана и от полюса до Гиндукуша. И необ'ятная эта страна ждала самолетов...

Чтобы страну насытить надежными самолетами, устойчивыми, легко и просто управляемыми, не боящимися ни зноя, ни холода, нужны были смелые, талантливые люди — конструкторы, упорные люди, дерзнувшие из хлама строить первые машины. Нужна была научно-исследовательская база, специальный институт, который разрешал бы все сложные вопросы самолетостроения.

Это было пятнадцать лет назад.

В ту тяжелую годину страна, сдавливаемая кольцом интервентов, задыхалась от голода. И вдруг на фоне напряженных дней раздался могучий, призыв Владимира Ильича Ленина — создавать специальные научно-исследовательские институты.

И вот в рабочем районе Москвы, на пустыре, где зеленели огородные грядки и маячил деревянный домик дьякона, где доживал последние дни покосившийся трактир «Раек», вырос вдохновляемый стариком-профессором, гением молодой советской авиации Николаем Егоровичем Жуковским — ЦАГИ — Центральный аэро-гидродинамический институт, стяжавший ныне мировую славу.

Время стерло воспоминания о тех днях, когда ЦАГИ нехватало всего для постройки самолета. Если нужна была какая-нибудь проволока, шли на аэродром и сдирали проволоку со старых самолетов. Нужна была наковальня, и рабочие вместе с мировым советским конструктором Андреем Николаевичем Туполевым, чей славный знак АНТ носят многие советские самолеты, отправились на железную дорогу, присмотрели вагонный буфер и приволокли его в ЦАГИ.

В трудовых буднях создавался крошечный АНТ-I, первый в Союзе полуметаллический моноплан. Его строили в комнате, каждый чувствовал себя членом дружной рабочей семьи.

АНТ-2 строили тоже в комнате. Построили, а вытащить из комнаты нельзя — двери малы. Тогда выломали стену и по деревянному помосту вытащили машину на двор.

Так в суровой борьбе за советский самолет росли здания и рождались новые люди. Они не умели делать сложных деталей и замысловатых проектов, у них было величайшее упорство — учиться, строить, строить, строить.

Трудная, самоотверженная работа дала чудесные плоды: крылатые первенцы взлетели над Страной советов, над странами Европы и Америкой.

Эти перелеты памятны всему миру. Еще в 1926 г. заслуженный летчик республики М. М. Громов на цаговском самолете «Пролетарий» совершил молниеносный перелет по столицам Европы в 32 летных часа.

В двадцать седьмом году впервые в истории авиации «Наш ответ» пронесся над Уралом, таежными дебрями Сибири и высокими хребтами Манчжурии, через Байкал и Охотское море, по маршруту Москва — Токио — Москва.

АНТ-9 «Крылья советов» кружил в 1929 г. над Берлином и Парижем, над аэродромами Лондона и Рима.

А «Страна советов», — самолет, носящий на своем борту все тот же славный знак АНТ-4, — промчалась из Страны советов через Сибирь в Америку.

Пять моторов в 2.400 лошадиных сил проревели в позапрошлом году в воздушной стихии песнь величайшей победы авиастроения. Этот изящный, цельнометаллический крылатый корабль, построенный ЦАГИ и предоставляющий комфортабельные лонгшезы 36 пассажирам и 5 человекам экипажа, был АНТ-14. То была победа мирового значения.

АНТ-14 — великан-красавец. Он не может не вызывать восторга даже у врагов нашей страны. Но пролетариат Союза, победоносно построивший пятилетку в четыре года, уже не удовлетворен размерами великана. Он требует самолетов еще более мощных, более грузопод'емных, еще более быстроходных, чем АНТ-14.

***

Было это в конце тридцать второго года. Союз советских республик праздновал сорокалетие литературной и общественно-политической деятельности Алексея Максимовича Горького.

И вот за несколько дней до чествования писателя у другого писателя — Михаила Кольцова—окончательно созрела необыкновенная идея — построить гигантский самолет, такой, равного которому еще нет в мире, и назвать его «Максимом Горьким».

Все это произошло не вдруг, не в один день. Михаил Кольцов долго обдумывал свою идею.

— Самолет «Максим Горький» должен быть не просто самолетом, — так думал Кольцов, — а самолетом-агитатором, сверхмощным пропагандистом, крылатым борцом за социалистическую культуру.

— Пророческая легенда Горького о буревестнике сбылась на яву. Страна советов строит новую жизнь... Не счесть новых клубов, театров, библиотек, вузов, школ... А сколько еще работы впереди! Какой еще непочатый край работы, чтобы полностью удовлетворить культурные запросы людей, живущих в медвежьих уголках, в глубинных пунктах огромной страны...

Страна растет, крепнет. Ее мощь разрешает перейти к высшим формам организации культурно-политического обслуживания трудящихся. Да. Большевистская пропаганда тесно сращивается с большевистской авиацией. Настала пора, когда газета, книга, кино, радио будут работать совместно с самолетом. Самолет-газетчик. Самолет-письмоносец, самолет — скорая помощь, самолет-агитатор, самолет-учитель, самолет-кино, самолет-радиостудия... Вот грядущее советской авиации.

Так думал Михаил Кольцов. И в его воображении ясно вырисовывались контуры будущего воздушного корабля. Порой ему казалось, что страна уже выстроила такой сверхгигант, и он уже летит — исполин воздуха — над таежными дебрями навстречу городам, селам, аулам, поблескивая серебристой гофрированной чешуей.

***

Выстукивали дробь пишущие машинки. Свежие типографские гранки заполнили редакторский стол. Михаил Кольцов, редактор журнала «Огонек», просматривал текст длинных серых листов. В обеденный перерыв он покинул кабинет и быстро направился в сосед-

нюю комнату. Здесь ждали его редакционные работники. Он поздоровался, сел на диван, опять встал, заходил по комнате и начал рассказывать товарищам о своей идее. Его слушали с большим вниманием, идею поддерживали, выражали одобрение. Подошел к Кольцову работник издательства, ударник Дрекслер. В руках он держал конверт. Переступая с ноги на ногу, он хотел сказать что-то важное и неотложное.

— Товарищ Кольцов, — наконец сказал он решительно. — Вот они... здесь в конверте... сто пятьдесят... Вношу их на самолет... Максима... Только-что получил зарплату.

И, смущенно передав конверт, Дрекслер отошел в сторону... Спустя несколько часов Кольцов поделился мыслью о постройке агитсамолета с работниками Журнально-газетного об'единения, в которое входит около сорока газет и журналов. Здесь идея о самолете «Максим Горький» тоже получила полное одобрение. Весть о необыкновенном воздушном агитаторе облетела столицу. Редакция «Огонька» превратилась в «штаб». Трещали непрерывно телефонные аппараты, ожили цифры, раздающиеся в телефонной мембраме.

— Сколько? Сколько?

— Дрекслер внес на самолет «Максим Горький» первым... сто пятьдесят. Кольцов — тысячу. Зозуля — пятьсот.

— «Правда» — 50 тысяч.

— «Известия» — сколько?

— Тоже пятьдесят.

— Тасс — столько же.

— Огиз — 50 тысяч.

И началось великое соревнование городов, областей, фабрик, заводов, колхозов, республик, школ, театров, научных институтов, шахт — вся страна ответила на призыв.

Откликнулись сбором средств Москва, Киев, Самара, Горький, Ленинград, Кузбасс, Одесса, Чебоксары, Челябинск, Надеждинск, Архангельск, Ашхабад, Таш-

кент; русские, украинцы, евреи, белоруссы, монголы, поляки, китайцы, туркмены, татары, чуваши; металлисты, рыбаки, грузчики, инженеры, лесорубы, профессора, шахтеры, писатели, колхозники, водолазы...

**
*

А тем временем организовавшийся Всесоюзный комитет по постройке агитсамолета «Максим Горький» об'единил крупнейших работников по самолетостроению и привлек специалистов по отдельным вопросам, связанным с оборудованием самолета, — работников кино, полиграфии, химиков, радистов, электротехников. Технический совет приступил к сложной работе — к выявлению «лица» самолета, к выработке технических требований.

Агитмассовая секция комитета начала широко пропагандировать самолет печатным словом, докладами на заводах и в колхозах, организацией местных комитетов содействия строительству гиганта.

Гигант начали строить. Строить начали миллионы. И еще не заревели его моторы и не сошли с чертежа на станок части его могучего тела, а он уже полетел в разные концы огромной страны. За короткий срок он успел побывать всюду — и в Балте, и на Камчатке, на берегах морей Северного и знойного Черного, в сосновых лесах и на сотнях заводов.

Он облетел школы. Он вызвал восторг у лесорубов и кочегаров морских судов. Он поразил своей грандиозностью тонкий мозг ученого. Он пробудил фантазию поэтов и художников. Он удивил своим внутренним содержанием жителей аулов.

Каждый по-своему оценил и понял его одухотворенный комплексный организм. Каждый мысленно прислушался к речам и звукам, которые понесутся с его борта. Все как один почувствовали в нем средство приобщения к культуре, орудие преодоления безграничных пространств.

Причудливой мозаикой рассыпались собранные в папки тысячи газетных вырезок. Деловые, по-газетному короткие заметки раскрывают грандиозную картину массового движения за постройку самолета. В потоке этих вырезок, аккуратно подклеенных и любовно размещенных заботливой рукой энтузиаста, переплелись профессии, возрасты людей, национальности, города, республики.

Они не могут не произвести впечатления, эти газетные строки, ибо каждое их слово отражает, как в зеркале, внутренние переживания людей.

В Москве, на сцене Большого театра, ослепительно залитой огнями рампы, разыгрывается в пользу самолета пышный спектакль... Шум, восторги, аплодисменты... А в этот час в далеком порту на Востоке скрипят лебедки, крики «майна», «вира», «полундра» тонут в гуле торгового порта. 272 китайских грузчика, среди них тт. Лю Шу-зу, Чжан Сю-вай, Юй-Пу и Ма-Фу грузят в трюме тюки и отдают свой заработок в фонд «Максима Горького».

Быть может в эту же самую минуту, когда желтолицый Ма-Фу вызывал на 30 руб. председателя цехового комитета Елкина, широкая Ангара вышла из берегов, заревела, подступила к стенам завода. Тогда ринулись в бой с наводнением 102 бойца 3-й роты N полка. Шесть дней и шесть ночей охраняли они электрическую станцию, а когда их известили о том, что им следует получить 750 руб. за уборку заводского двора, они отказались от денег в пользу самолета.

До Вали Бахромеевой, ученицы щегловской школы, тоже докатилась весть о чудесном, сверхмощном самолете. Валя развернула платочек, вынула все свои сбережения—3 рубля—и быстро передала деньги вожатому отряда. Счастливая она возвращалась из школы, но вдруг, о чем-то вспомнив, побежала обратно в школу, собрала в вестибюле у вешалки своих подруг и сказала решительным тоном:

— Нюра, Лида, Шура, Галя, Маргарита и ты, Зина Шмимен. Слушайте. Вызываю каждую из вас внести 3 рубля. Мы строим большущий летучий университет. Небесную редакцию. Книги из-под облаков.

Тогда была осень. Доярки Крутова Ефросинья и Клавдия Зырянова копали на огороде картофель. На закате, когда они подсчитывали заработок, у кого-то из них блеснула мысль:

— Отдадим Максимычу Горькому на самолет, чтобы к нам в Издревино прилетел, а то старики не верят.

В этот же день парикмахер города Киева Давид Ролих, прочитав на Центральной улице афишу, извещающую о концерте в пользу самолета-гиганта, вместо того чтобы итти домой, свернул в переулок. Через полчаса он стоял в кабинете перед столом секретаря Комитета содействия гражданской авиации и передавал человеку в форме летчика десять рублей.

Пекарь Сарылин последовал примеру Давида Ролиха и вызвал хлебопеков.

В этот же день туркменский национальный театр давал гастрольный спектакль в пользу «Максима Горького». Рабкоры газеты «Таджикистан Сурх» Дейлями, Абдудгани, Али-Кули-Заде, Сарвер, Сыдыки, Чингиз и Али-Хуш обсуждали план завтрашнего номера газеты. Вдруг взгляд их остановился на фотографии необыкновенного самолета, помещенной среди бисерного черного шрифта одной московской газеты.

— Сарвер, — сказал Чингиз, — здесь пишут о «Максиме», в пользу которого мы купили с тобою билет на сегодняшний спектакль. Давай подпишемся дополнительно на 75 рублей. А? Не возражаешь?

Это было в знойном Таджикистане.

А там за хребтами Урала пели вольные ветры, звенели топоры лесорубов и с грохотом валились, как раненые великаны, могучие стволы сосен и елей. Лесорубы в минуты отдыха сидели на смолистых пнях, дымили махоркой и вели беседу о самолете, который будет ростом с эту высокую сосну.

Спустя неделю старый лесоруб Тихонов Петр, сидя на пне, прочитал о самом себе в окружной газете.

— Меня зовут Тихонов Петр. Я зарабатываю в месяц 130 руб., желаю участвовать в самолете. Вношу недельный заработок.

Что делалось на огромной территории Союза в ту минуту, когда Тихонов Петр сидел на пне и в десятый раз перечитывал рассказ о самом себе?

В Москве работали типографские машины и росли кипы оттисков; в ресторанах городов пели смычки скрипок и пахло жареным бифштексом; водолазы, закованные в тяжелые скафандры, погружались в зеленую пучину океана; сызранские сапожники шили сапоги; тральщик «Пластун» качался на седых гребнях волн и, выкинув позывные знаки, просил о помощи. Во владивостокском кинотеатре «Арс» зал дрожал от хохота и аплодисментов по адресу Чарли Чаплина. В паровозном цехе Вологды слесаря, напрягая силы, спешно заканчивали капитальный ремонт паровоза. Ученики кондровской школы внимательно слушали урок по тригонометрии; рыбаки закидывали сети, а сотрудники физико-терапевтического института налаживали сложные приборы и регистрировали их показания.

Весть о постройке агитсамолета миллионы людей восприняли как свое, близкое, долгожданное, законное, только теперь, когда страна окрепла, получившее строгое оформление.

И в повседневные заботы трудовых будней вторгнулась новая забота — постройка воздушного гиганта, который должен удивить мир.

Его строят миллионы: и академики и дети, врачи и рыбаки, партизаны и официанты ресторанов, водолазы и журналисты, свинари Ачаирского совхоза и квартет имени Глазунова, пожарники и дошколята детсада «Искра», коммунисты — жители аулов, и металлисты гигантов. Его строит вся страна.

Вот почему в потоке газетных вырезок причудливой мозаикой скрестились имена хлебопеков деревни Сарылино с именами народных артистов республики Качалова, Гельцер.

И Павлик Клинчевский, пионер ленинградской школы, внесший на постройку «Максима Горького» 1 р. 56 к., совершил такое же большое дело, как совершили его вологодские слесаря, отдавшие на «Максимыча» всю свою зарплату, которая им причиталась за выпуск нового мощного паровоза.

И Павлик Клинчевский, и бригадир-слесарь Зайцев, исколесивший на «максимке» Россию, увидали в новом гиганте воздуха стального буревестника, борца за культуру. Они сумели в будущем реве его стальных винтов услышать песнь пролетариата о грядущей победе над воздушной стихией.

**
*

Наступил день, когда «Технический совет» окончательно выявил «лицо» самолета, оформил на него требования. 25 января 1933 г. президиум Комитета их утвердил. В этот же день президиум вынес постановление передать проектирование и постройку самолета ЦАГИ как институту, ведущему советское самолетостроение.

А 10 марта московский особняк на Никитском бульваре — «Дом печати» — был свидетелем деловой встречи инженеров и писателей.

10 марта, в 9 часов вечера, в переполненном писателями, инженерами и рабочими зале 4 человека — председатель Всесоюзного комитета Михаил Кольцов, председатель строительного отдела т. Горянов, зам. начальника ЦАГИ профессор А. И. Некрасов и главный конструктор самолета «Максим Горький» А. Н. Туполев — на листе, вложенном в кожаный переплет, скрепили подписями договор на постройку гиганта. И тут же Кольцов передал Некрасову первый чек на полмиллиона рублей.

Постройка начата. Первого мая 1934 г. гигант воздуха имени гиганта литературы гордо взмоет крыламп над пролетарской столицей.

***

Замечательным в истории рождения «Максима Горького» является то, что он пробудил в инженерах, техниках, научных исследователях желание сделать самолет необыкновенным, совершенным, внедрить в него последние достижения мировой авиационной техники, максимально улучшить его летные качества.

Заговорили и о металле «электрон» и о пластмассах — легких, крепких материалах, говорили и о соединении некоторых частей самолета способом электросварки. Технические работники разных городов стали сноситься по прямому проводу со Всесоюзным комитетом, предлагать свои творческие идеи, которые можно было бы использовать для самолета и его сложного оборудования.

Действительно, мировая техника еще не знает самолета с таким сложным оборудованием, как на «Максиме Горьком». Всесоюзное электрическсе об'единение разрабатывает проект и будет выполнять все виды электрооборудования центральной электрической станции, находящейся на самолете.

Специалисты-изобретатели Всесоюзного электросилового слаботочного об'единения во главе с профессором-радистом Шориным разрабатывают для самолета новые оригинальные конструкции радиооборудования, телевизионную установку, аппаратуру для внутренней связи. На «Максиме Горьком» будут находиться такие виды радиооборудования, которые существуют в разных отраслях мировой радиотехники.

Деятельное участие в разработке светотехнического оборудования принимают Электрокомбинат, завод «Электросвет», завод имени Лепсе и Всесоюзный электротехнический институт.

Они изготовят в большей части совершенно новые,

до сих пор не выпускавшиеся типы светового оборудования применительно к условиям летной службы.

Научно-исследовательский фото-киноинститут поставляет для «Максима Горького» совершенно новый, не изготовлявшийся до сих пор в СССР, киноc'емочный аппарат — «хромикальную камеру».

Два новых двигателя внутреннего сгорания для ЦЭС «Максима Горького» выполняет по собственной инициативе Киевский научно-исследовательский институт автодвигателей во главе с профессором Ланге.

В мировой технике еще нет примера типографской установки на самолете. Между тем на «Максиме Горьком» типография — это центр, вокруг которого закипит работа в агитационных рейсах.

Вопрос установки типографии на самолете является новым. Он требует экспериментов, изыскания новых технологических процессов полиграфии.

К разработке проекта типографии привлечены видные специалисты СССР, которые своими знаниями обеспечат ее постройку.

Так широко развернулась работа вокруг «Максима Горького». Так глубоко всколыхнул гигант воздуха творческие мысли людей нашей страны.

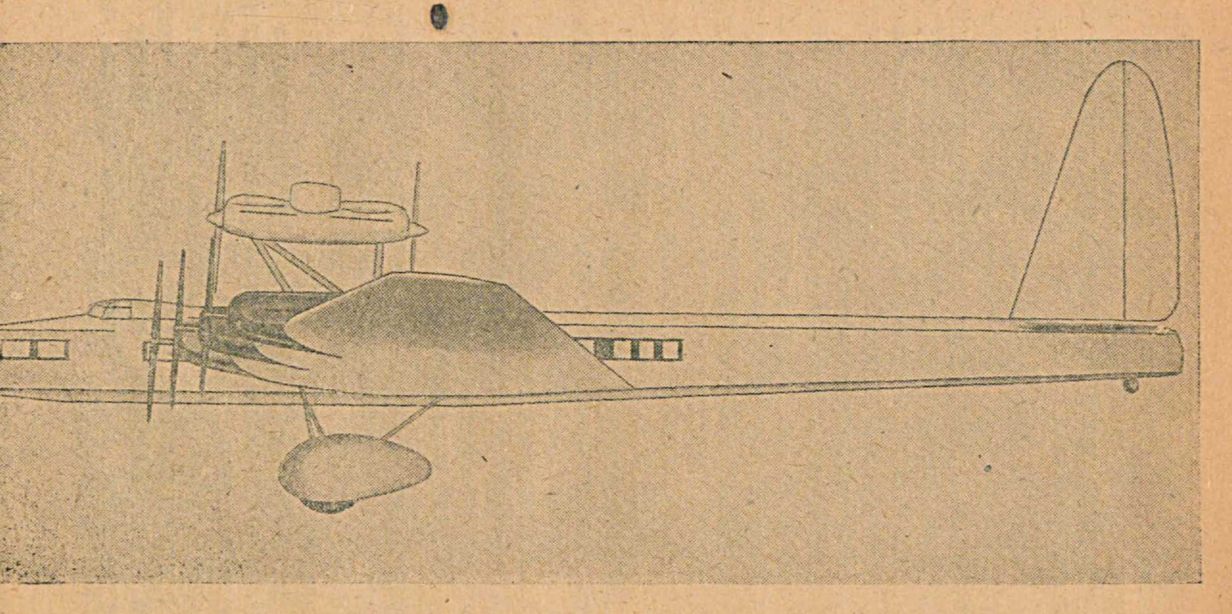
***

В массовом движении, которое вызвано постройкой самолета «Максим Горький», родились своеобразные, характерные для нашей эпохи новые формы работы.

В строительство гиганта включилось несколько тысяч газет. Включилась в постройку самолета и маленькая газета в Кемерове (Кузбасс). Газета начала сбор средств, выполнила контрольные цифры, перевыполнила встречный план, а потом думают редакционные работники:

— Что же делать дальше?

И решили по случаю постройки самолета отремонтировать в городе Кемерово все рабочие общежития и улучшить столовую.



Самолет им. М. Горького

Такова вся наша большевистская работа. Мы все, что можно, стараемся «зацепить» по пути.

Пока строится в Москве самолет «Максим Горький», пусть пока «по пути» ремонтируются общежития кемеровских рабочих.

***

Тихорецкая. ...Ранним утром вылетели из колхоза, взяв набор лучших ударников сева. Зеленые поля залиты солнцем. Идет первая в крае массовая прополка колосовых культур. Разбрасываем литературу.

После нескольких агитационных полетов над районом переходим на комбинированный метод работы — самолет и автомобиль. Легкая машина У-2 летит на поля, автомобили развозят участников рейса в политотделы, колхозы, бригады. Проводим короткие митинги. В обеденные перерывы обсуждаем на поле письмо рабочих «Шарикоподшипника», призывающих ударно закончить сев. Колхоз «Память Ильича» решил засеять гектары им. агитэскадрильи.

Первая встреча агитсамолетов с колхозниками в поле — огромное политическое событие в районе...

Такую телеграмму отправил с Кубани корреспондент «Правды». Корреспондент совершал рейс на «Комсомольской правде» — самолете, входящем в состав новой агитэскадрильи.

Да, да, «Максим Горький» еще не построен, а агитэскадрилья его имени уже заработала. Флагманский пятимоторный гигант АНТ-14 «Правда», изящный, выкрашенный в голубой цвет, цельностальной из нержавеющей стали самолет. Сталь-3 «Известия», широкорылый десятиместный, К-5 «Огонек», легкая воздушная машина, У-2 «Комсомольская правда», круп-

нейший дирижабль В-3 «Красная звезда» и автожир ЦАГИ превратились в заоблачные трибуны.

Они летают по Союзу, по новостройкам, колхозам и МТС, имея на борту инженеров, агитаторов, журналистов, партийных работников.

Эскадрилья обслуживает важнейшие политические кампании, проводимые партией и правительством, оказывает помощь в агитмассовой работе политотделам МТС, совхозам и районам сплошной коллективизации, популяризирует идею аэрофикации страны.

А когда со стапелей авиационного завода ЦАГИ сойдет могучий красавец «Максим Горький», флагманский АНТ-14 охотно уступит ему первенство, и новый сверхмощный гигант, окруженный крылатой семьей своих металлических товарищей, понесет в ясные дали знамя воздушного университета.



Самолет «Максим Горький» будет иметь несколько назначений. Как пассажирский самолет он рассчитан на 76 человек с экипажем.

Другое назначение «Максима Горького» — перебрасывать группы ответственных политических и общественых работников в разные районы для проведения хозяйственных кампаний, кампаний по перевыборам советов, для участия работников в конференциях, с'ездах и т. д.

«Максим Горький» может быть использован и как грузовой, перевозящий ценные грузы.

Но основное назначение «Максима Горького» — быть агитатором. В этом отношении самолет должен рассматриваться как активная действующая единица, являющаяся новым средством агитации, массовой аги-

тации. Самолет не должен быть простым грузовозом, перевозящим средства агитации из одного пункта в другой, а должен явиться живым комплексным организмом, располагающим достаточными техническими средствами агитации для активного воздействия на население в районе своего появления.

(Из технических требований на самолет «Максим Горький»).

В макетном зале ЦАГИ вдоль стены протянулся деревянный макет фюзеляжа в натуральную величину. Макет по своим размерам, по внутреннему содержанию в точности совпадает с будущим самолетом «Максим Горький».

Но представьте — «Максим Горький» уже выстроен, он на аэродроме, готовится в свой первый агитационный рейс. Каким мы увидим его первого мая 1934 г.?

...Утро. В небе медленно плывут нежные облака... Воздух дрожит от рокота работающих винтов. Широкое поле Московского аэродрома, влажное от ночной росы, еле сдерживает на своей зеленой груди рвущихся в высь юрких истребителей.

...Металлический моноплан со свободно несущим крылом блестит своей серебристой гофрированной чешуей. Это — «Максим Горький». Он стоит на мокром шасси, оканчивающемся двумя гигантскими вилками, из которых каждая охватывает пару спаренных колес.

На их электронные диски надеты надутые воздухом резиновые баллоны. Высотой в два метра, толщиной почти в метр колеса так велики, что вес их превосходит вес всего самолета АНТ-1, построенного ЦАГИ десять лет назад. Колеса снабжены сильными тормозами, которые позволяют во время посадки сократить пробег самолета почти в два раза.

Благодаря этим же тормозным колесам задняя точка воздушного корабля стоит не на костыле, который

обычно служит тормозом, а тоже на колесе, только меньшего размера.

Мы подходим ближе к самолету и долго ходим взад и вперед под крыльями великана. Чорт возьми! Какими пигмеями кажемся мы на фоне молодого богатыря!

Под каждой половиной крыла легко может поместиться трехмоторный АНТ-9.

На переднем колесе каждой половины крыла, на тонких, ажурных стальных рамах расположилось по три мотора, закрытые алюминиевым кожухом-капотом. Эти кожухи составляют как бы одно целое с крылом, и только шесть громадных стальных винтов резко выделяются на передней кромке.

А там, на спине фюзеляжа, на общей моторной раме, стоят еще два мотора, также закрытые хорошо обтекаемым алюминиевым капотом и снабженные винтами: один мотор — тянущим, другой — толкающим.

Грандиозная мощность моторов — около 6 тысяч лошадиных сил — позволяет гиганту-самолету нести на себе в воздухе почти 7 тонн полезного груза, не включая большого запаса топлива, рассчитанного на полет в 3 тыс. км. без посадки.

А как хороши, воздушный гигант, твои аэродинамические формы! Удачно выбранный профиль крыла, отсутствие выступающих предметов, дающих вредное лобовое сопротивление, обеспечивают «Максиму Горькому» высокие летные качества по скороподʼемности, по устойчивости в пути, по скорости полета (320—340 км. в час).

Да, Страна советов! Гордись! Любуйся своим детищем!

Равного «Максиму Горькому» нет в мире!

***

И вот по широкому с удобными перилами трапу, спускающемуся из-под брюха фюзеляжа, мы поднимаемся вовнутрь корабля.

Таблица

данных самых мощных сухопутных самолетов (с полетным весом более 10 тонн)*

Страна	№№ п/п.	Название самолета	Моторы и их мощность в лош. сил.	Полетный вес	Полезная нагрузка	Экипаж пассаж.	Скорость	Потолок	Тип. и констр.
Франция	1	Диль-Бакал 71	3 Лоррена 3100	13250	5400	4/38	220 макс.	5000	Монопл. дюраль
САСШ	2	Доккер 32	4 Хорнет 2000	10300	3950	4/30	250 „	5500	„
Германия	3	Юнкерс 2-38 Д2000	4 Юнкерс 2400	21000	7 00	7/34	170крейс.	3000	„
„	4	„ Д2500	4 Юнкерс 3300	23000	6500	7/34	185 „	3100	„
Англия	5	Шорт „Валетта“	3 Юпитер 1575	13500	4000	—	190 макс.	4520	„
САСШ	6	Форд 14-а	3 Испано 2300	14000	—	4/32	240 „	—	„
Англия	7	Хэндли-Пейдж 42	3 Юпитер 2200	13420	—	4/36	192 „	3600	б. м. / м т.
СССР	8	АНТ-14	5 Юпитер 2400	17520	6752	5/36	236 „	4220	Моноп. дюраль
СССР	9	Макс. Горький	около 6000	—	—	6/70	220—240	—	„

* Для наглядности сравнения с заграничными самолетами мы рассматриваем в таблице самолет „МАКСИМ ГОРЬКИЙ“ как пассажирский.

Какая красота! Какой простор! Сто квадратных метров жилой площади! Как много здесь разных комнат-кают!

Мы быстро минуем буфетное помещение, пилотские рубки, и в носовой части самолета перед нашим взором открывается великолепный салон, с овальным передним контуром, сплошь остекленный зеркальными окнами, сквозь которые льется нежный полуматовый свет. Салон со вкусом отделан. Мягкие кресла на фоне тонкого ковра и стен, обитых кожей и материей, расставлены в строгом порядке.

Вазы с живыми цветами, укрепленные в простенках между окон, и шелковые стильные занавеси на оконных рамах сообщают уют, а полированные столики с настольными электрическими лампами и письменным прибором дополняют строгое убранство корабля.

Здесь в часы полета культурные работники, журналисты, члены редколлегии разбирают принятые с земли телеграммы, сводки, пишут листовки, брошюры...

А в это время в соседней пилотской кабине на мягких пружинных креслах, высоко расположенных справа и слева под стеклянным колпаком, сидят пилоты. Руководствуясь показателями чутких аэронавигационных приборов, они ведут корабль и ночью, и в тумане, и в ясный день.

Через двустворчатую дверь можно пройти из пилотской рубки в большое светлое помещение — радиопередающий центр. На стенах этой комнаты укреплены различные радиоприборы и агрегаты, которые через мощные репродукторы передают на землю во время полета всевозможные сообщения. Звуки речей, несущиеся с борта самолета, так сильны, что их слышно на 4-5 км.

В этой же комнате находится радиотелеграф, отправляющий телеграммы в любой пункт Союза.

Опять новая комната — рубка механиков. А рядом просторное помещение — буфет-кафе... Сервированные столы покрыты скатертями. Блеск, белизна. Каж-

дый прибор состоит из легких, устойчивых тарелок, вилки, ножа, накрахмаленной салфетки.

В никелированных электрических сосудах бурлят чай, кофе. В термосах — суп, щи, горячее второе. На буфетной стойке, на подносах разложены бутерброды.

Мы делаем еще несколько шагов мимо изящных лонгшезов и попадаем в кино-фотолабораторию.

Посреди комнаты на массивном столе стоит проекционный кинофонарь, об'ектив его устремлен в окно, сделанное в борту самолета. А там в хвосте фюзеляжа спрятан складной экран такого большого размера, что несколько тысяч человек могут увидеть на нем не только последние новинки кинематографии, но даже фильм, заснятый в воздухе, проявленный во время полета в специальной темной комнате.

Но что помещается в этой комнате? Почему она изолирована от внешних звуков особой материей из верблюжьей шерсти, спресованной наподобие войлока? Здесь — радиоприемный центр. Здесь радист принимает телеграммы со всех концов мира на адрес «Максима Горького».

И дальше, в глубине богатырского корпуса, если открыть люк, виден длинный, постепенно сужающийся коридор.

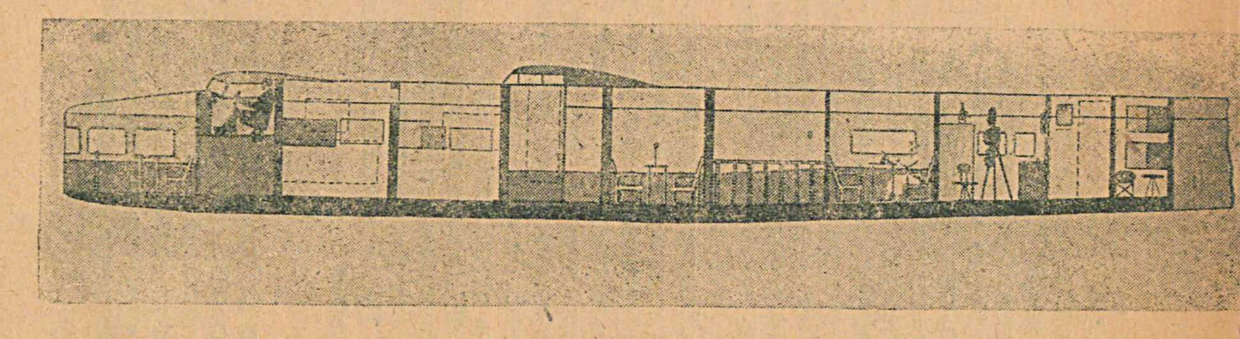
Какое тонкое искусство заключено в металлическом переплете шпангоутов, локтеронов и труб! Какая мощь и надежность чувствуются в сложном ажурном рисунке могучего каркаса!

***

Крыло.

Оно так высоко, что внутри него свободно можно поместить первый в Союзе моноплан АНТ-1. В переплете мощных нербюр, раскосов и стоек бросаются в глаза огромные бензиновые баки. Они напоминают железнодорожные вагоны-цистерны.

Мы идем вдоль крыла по широкому коридору. Направо от нас, ближе к передней кромке — гардеробное



Поперечный разрез самолета

помещение и уборная, а налево — разделенная стеной типография.

В другой половине крыла — снова комната, подсобная для типографии. И опять новая комната — купе, роскошно отделанное, с мягкими диванами, одетыми в белоснежные чехлы.

Мы направляемся дальше, внутрь, по размаху крыла и подходим вплотную к моторам. Мы можем подойти к любому из них. Борт-механик в случае надобности может поправить дефекты моторов, обнаруженные во время полета.

Новое открытие! На «Максиме Горьком» работает центральная электрическая станция. Маленький «летающий ГЭС» питает током электрические лампочки, радиоприборы, типографскую офсет-машину, кухню, мощный прожектор, проекционный фонарь, внутреннюю сигнализацию, телефон...

Больше того: «Максим Горький» оборудован приборами для слепой посадки, т. е. такой посадки, когда пилот не видит окружающего пространства и земли.

Пилот выпускает из-под брюха фюзеляжа гибкий металлический шнурок, длиной метров в пятнадцать. Одновременно выпускается щуп, металлическая труба, длиною в четыре-пять метров.

Лот, коснувшись земли, дает первый сигнал: лампочки на арматурной доске в пилотской кабинет вспыхивают — пилот приготовился: земля близко.

Еще несколько секунд... щуп коснулся земли, это — последний сигнал. Пилот выпрямляет воздушный корабль для приземления.

***

Было время, когда пролетарии нашей страны передвигались на медленных товарных поездах, носящих полуироническое название «максимка». Теперь пролетарии, хозяева новой жизни, завоевали право пользоваться не только скорыми поездами, но и самым быстроходным транспортом — воздушным.

Герои Максима Горького, которых с таким мастерством описывал пролетарский писатель, строят своими руками воздушные корабли.

Агитационные блестящие полеты флагмана агитэскадрильи им. М. Горького — пятимоторного АНТ-14 «Правда» в Харьков и Ленинград сыграли огромную роль в деле популяризации идеи аэрофикации СССР. В те июльские дни, когда АНТ-14 «Правда» реял над городом Ленина, трудящиеся северной столицы обязались собрать в фонд постройки самолета им. «Максима Горького» миллион рублей. Профсоюзы должны включиться в развернутую кампанию по постройке агитсамолета.

Построим десятки таких мощных кораблей.

И пусть на борту одного из них загорятся буквы:

— Имени ВЦСПС.

ЧИТАТЕЛЬ!

Не забудь прислать отзыв на эту книгу в Профиздат. Письма можно посылать без марок по адресу: Москва, Солянка, 12, Дворец труда, комн. № 259.

Редактор Л. ЖАК. Техн. ред. И. Константиновский. Обложка худ Н. Жукова. В производстве с 8 по 13 августа 1933. 72 × 105/32 1 п. л. 75.000 зн. в п. л. № 198. Уполн. Главлита № В—63/76. Заказ № 1045. Тираж 15 000. Типография Профиздата. Москва, Крутицкий вал, 18.

Цена 20 коп.

Продажа во всех книжных магазинах
Книготоргового об'единения.
Почтовые заказы направлять по адресу:
Москва, 64, „Книга—почтой“.